




SILBERRÜCKEN



Aluminium, aber nicht ganz „natur“: Speziallackierung von Pfeil Design. Rücklicht im Stil der MV Agusta F4 mit integrierten Blinkern

SILVERBACK, so heißen die raren Motorrad-Fahrgestelle von Chris Hart aus England. Einer dieser Silberrücken ist in Deutschland neu aufgebaut worden und besteht nun fast ausschließlich aus silberfarbenem Aluminium

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: WWW.TIMOLEMANS.DE

An einen dicken, ganzkörperbehaarten Chefgorilla mit nasenbetäubendem Eigengeruch und indiskutablen Manieren erinnert dieses vergleichsweise filigran erscheinende Kraftradkunstwerk gewiss nicht. Mit punktuell definierter Muskelmasse und bisweilen wütendem Gebrüll wird die Silverback der Bezeichnung Silberücken zwar in gewisser Weise gerecht, doch im Motorradreich gehört sie unterhalb der 200-Kilogramm-Marke zu den drahtigen Leichtgewichten. Silverback, so hat der Engländer Chris Hart alle seine Motorradrahmen genannt. Es sind nicht viele, die Rede ist von bislang zirka 30 Exemplaren, und jedes ist eine äußerst aufwändige Einzelanfertigung.

In genau dieser Form, mit den markanten seitlichen Knotenpunkten, gibt es nur ein einziges ähnliches Gestell, doch für das Triebwerk von einer Kawasaki ZX-6R konnte das noch kompakter ausfallen.

Unser Silverback hier wird von einem luft-ölgelkühlten Feinripp-Vierzylinder von Suzuki angetrieben. In all seiner maschinellen Pracht, auf solider Basis des Typs Bandit 1200, mit der erleichterten und feingewuchteten Kurbelwelle einer GSX-R 1100, aufgebohrt auf insgesamt 1216 Kubikzentimeter Hubraum, mit optimierten Zylinderköpfen, auf 12,5 erhöhter Verdichtung, separaten Luftfiltern von K&N an Flachschiebervergassern von Mikuni sowie minimalistischer Abgasanlage ist er

locker für echte 150 PS gut. Und die generiert er nicht so steril wie heutige Kurzhub-Einspritz-Superbikes, sondern so rau, kläffend und brabbelnd, wie das für Reihenvierzylinder noch bis Ende der 1990er Jahre standesgemäß war.

Kraftfahrzeuge von früher, als bei den Kohlenwasserstoffverbrennern manches besser war, mag Timo Le Mans. Besonders die besonderen. Old-school-Hot-Rods mit vier Rädern genauso wie einspurige Spezialitäten, beispielsweise Rau-Kawasakis, Harris-Suzukis oder Fischer-Guzzis. Direkter Vorgänger seines Silberrückens war ein Martek-Roadster, ebenfalls mit über 1200 ccm im GSX-R-Motor. Damit lag die Messlatte ziemlich hoch. Über-

Weltweit einzigartig: Silverback-Chassis mit luft-ölgelkühltem Suzuki-Motor. Eckdaten, immerhin auch selten: 150 PS bei unter 200 Kilogramm





Direkt an der Cantilever-Schwinge: das Federbein von WP Suspension



Stilsicher: Timo Le Mans mit seiner Silverback



Schlank und sauber: spezielle Griffe von Custom-Wolf, hier kombiniert mit Hydraulik-Armaturen von Beringer



Ebenfalls von Custom-Wolf: aufwändig gefräste Gabelbrücke, zweiteiliger Lenker direkt angeklemt



Custombike Nummer 29 von Custom-Wolf. Wobei Rahmen und Schwinge in diesem Fall von Silverback stammen



Schrauberprofi und Besitzer: Wolfgang Bätz von Custom-Wolf und Timo Le Mans (rechts). Timo hat die Fotos von seinem neuen Motorrad selber gemacht, siehe www.timolemans.de

treffen werden konnte das nur mit etwas noch Speziellerem, noch Seltenem. Im Internet stieß Timo auf die Silverback, sie war in England zugelassen und sah nach übelstem Streetfighter-Klischee aus, Stichwort Heckschaden. Doch in ihrem ungewöhnlichen Rahmen sah der Offenbacher IT-Experte eine Perle, für die ein langer Tauchgang sich lohnt.

2012 holte er das Unikat von der Insel, und da hatte er bereits ganz klare Vorstellungen: Sein langjähriger Freund Wolfgang Bätz – Custom-Wolf – sollte den aus T6-Aluminium bestehenden Rohdiamanten nachschleifen. Dafür ließ Timo ihm viele künstlerische Freiheiten – und außerordentlich viel Zeit. Zwischendurch hatten nämlich immer wieder andere, „normale“ Aufträge Vorrang, die Custom-Wolf von überall her bekommt, beispielsweise auch aus Russland. Beim Projekt Silverback gab es jedenfalls keinen Grund zur Eile. Timo Le Mans wesentlicher Wunsch sollte allerdings berücksich-



Vier von Topham optimierte Mikuni-Flachschieber mit vier K&N-Luftfiltern



Rechtzeitig fertig geworden zum goldenen Herbst: Timo Le Mans beim Durchbeschleunigen seines Roadster-Unikats



Kein Plastik, kein Gfk, nicht einmal Carbon: Auch der Tank besteht aus Aluminium

TECHNISCHE DATEN: CUSTOM-WOLF-SILVERBACK

Preis: unverkäufliches Einzelstück
Leistung: maximal zirka 150 PS (110 kW), Drehmoment zirka 120 Nm
Motor: Basis Typ Suzuki Bandit 1200. Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, luft-ölkühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 81,0 x 59,0 mm, Hubraum 1216 ccm, Verdichtung 12,5. GSX-R-Kurbelwelle. Vier Mikuni-Flachschiebervergaser, Ø 36 mm, mit separaten K&N-Luftfiltern. Eigenbau-Abgasanlage, Vier-in-eins. Elektrostarter. Fünfganggetriebe mit Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Endantrieb über Dichtingkette
Fahrwerk: Silverback-Leichtmetallrahmen. Vorn Upside down-Telegabel von Marzocchi, Typ Benelli TnT, Ø 50 mm, Federweg 120 mm. Hinten Silverback-Leichtmetallschwinge mit einstellbarem WP-Federbein, Federweg 115 mm. Leichtmetallguss-Räder Typ Benelli TnT, Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/55ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 240 mm, Brembo-Zangen. Radstand 1460 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Sitzhöhe zirka 820 mm. Tankinhalt 13 Liter, Gewicht vollgetankt zirka 195 kg
Kontakte: www.silverbackmanufacturing.com, www.custom-wolf.de, www.pfeil-design.com

tigt werden: Kein Plastik, kein Gfk, nicht einmal Carbon sollte zum Einsatz kommen. Nur Leichtmetall, passend zu Rahmen und Schwinge von Silverback. Ein weiterer Freund aus der Custombike-Szene dengete Tank und Heck geradezu perfektionistisch in Form: Dirk Langkamp, auch bekannt als KaSuDuc. Und was nun aussieht wie gebürstetes Aluminium ist in Wirklichkeit eine raffinierte Speziallackierung von Marcus Pfeil (Pfeil Design).

All diese Dinge wurden bei Custom-Wolf so zusammengeführt, dass sich am Ende ein stimmiges Gesamtbild ergibt. Also auch mit der Pulverbeschichtung nach dem Glasperlenstrahlen, mit der stämmigen Marzocchi-Gabel, die genau wie Räder und Bremsen von einer Benelli TnT stammt, mit dem Scheinwerfer von KTM, dem Ölkühler von Setrab, den Lenkerarmaturen von Beringer und der reduzierten Elektronik von Motogadget. Und Timo Le Mans? Der genießt, fährt und fotografiert. □